Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 240 del 14 ottobre 1998 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 14 ottobre 1998** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 169

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Entrata in vigore degli emendamenti all'annesso della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.

SOMMARIO

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Entrata in vigore degli emendamenti all'annesso della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare

Secondo quanto previsto dall'art. VIII (b), VII (2) della convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (la cui ratifica fu autorizzata con legge 23 maggio 1980, n. 313, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 190 del 12 luglio 1980), si comunica l'entrata in vigore per l'Italia dal 1° luglio 1997 degli emendamenti all'annesso della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.

Si riporta qui di seguito, in lingua inglese con traduzione non ufficiale in lingua italiana, il testo degli atti sunnominati:

ANNEX

ATTACHMENT 1 TO THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE

RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ADOPTED ON 29 NOVEMBER 1995

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE CONFERENCE,

RECALLING article VIII (c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

NOTING resolution A.596(15) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (IMO), concerning the safety of ro-ro ships,

NOTING FURTHER resolutions MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) and MSC.27(61) by which amendments to the Convention were adopted by the Maritime Safety Committee of IMO aimed at enhancing the safety of new and existing ro-ro passenger ships, as appropriate,

EXPRESSING ITS CONCERN that, since the adoption of the aforementioned amendments, a number of ro-ro passenger ships have been involved in casualties, one of which has resulted in severe loss of life,

RECOGNIZING the urgent need to further improve the safety standards in all aspects of the design, equipment and operation of ro-ro passenger ships to avoid recurrence of such casualties,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to all Members of the International Maritime Organization and all Contracting Governments to the Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. **DETERMINES**, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1997, unless, prior to this date, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. **INVITES** Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 1997 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION - SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 1 - Application

1 In paragraph 3.2, the reference to "regulation 8.9" is replaced by "regulation 8-1".

Regulation 2 - Definitions

2 The following new paragraph 13 is added after the existing paragraph 12:

"13 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3."

Regulation 8 - Stability of passenger ships in damaged condition

3 In the text in the parenthesis following the title, the reference to "paragraph 9" is replaced by "regulation 8-1".

4 The existing paragraph 2.3.5 is deleted.

5 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 7.4:

"The determination of the ship's stability shall always be made by calculation".

6 Existing paragraph 9 is deleted.

7 The following new regulations 8-1 and 8-2 are added after existing regulation 8:

"Regulation 8-1

Stability of ro-ro passenger ships in damaged condition*

Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with regulation 8, as amended by resolution MSC.12(56), not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed below, according to the value of A/Amax as defined in the annex of the Calculation procedure to assess the survivability characteristics of existing ro-ro passenger ships when using a simplified method based upon resolution A.265(VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574).

Value of A/Amax	Date of compliance
less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2002
95% or more but less than 97.5%	1 October 2004
97.5% or more	1 October 2005

Regulation 8-2

Special requirements for ro-ro passenger ships carrying 400 persons or more

Notwithstanding the provisions of regulations 8 and 8-1:

.1 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed on or after 1 July 1997 shall comply with the provisions of paragraph 2.3 of regulation 8, assuming the damage applied anywhere within the ship's length L; and

---

* For the application of specific stability requirements to ro-ro passenger ships, refer to resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference.

.2 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of subparagraph .1 not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed in subparagraph .2.1, .2.2 or .2.3 which occurs the latest:

		Date of compliance
.2.1	**Value of A/Amax**	
	less than 85 %	1 October 1998
	85 % or more but less than 90 %	1 October 2000
	90 % or more but less than 95 %	1 October 2002
	95 % or more but less than 97.5%	1 October 2004
	97.5 % or more	1 October 2010
.2.2	**Number of persons permitted to be carried**	
	1500 or more	1 October 2002
	1000 or more but less than 1500	1 October 2006
	600 or more but less than 1000	1 October 2008
	400 or more but less than 600	1 October 2010
.2.3	**Age of the ship equal to or greater than**	20 years,

where the age of the ship means the time counted from the date on which the keel was laid or the date on which it was at a similar stage of construction or from the date on which the ship was converted to a ro-ro passenger ship.

Regulation 10 - Peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc., in passenger ships

8 The existing text of paragraphs 3 and 4 is replaced by the following:

"3 Where a long forward superstructure is fitted, the forepeak or collision bulkhead on all passenger ships shall be extended weathertight to the next full deck above the bulkhead deck. The extension shall be so arranged as to preclude the possibility of the bow door causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, a bow door.

4 The extension required in paragraph 3 need not be fitted directly above the bulkhead below, provided that all parts of the extension are not located forward of the forward limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. However, in ships constructed before 1 July 1997:

.1 where a sloping ramp forms part of the extension, the part of the extension, which is more than 2.3 m above the bulkhead deck, may extend no more than 1 m forward of the forward limits specified in paragraph 1 or paragraph 2; and

.2 where the existing ramp does not comply with the requirements for acceptance as an extension to the collision bulkhead and the position of the ramp prevents the siting of such extension within the limits specified in paragraph 1 or paragraph 2, the extension may be sited within a limited distance aft of the aft limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. The limited distance aft should be

no more than is necessary to ensure non interference with the ramp. The extension to the collision bulkhead shall open forward and comply with the requirements of paragraph 3 and shall be so arranged as to preclude the possibility of the ramp causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, the ramp.

5 Ramps not meeting the above requirements shall be disregarded as an extension of the collision bulkhead.

6 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraphs 3 and 4 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997".

9 Existing paragraphs 5 and 6 are renumbered as paragraphs 7 and 8.

Regulation 15 - Openings in watertight bulkheads in passenger ships

10 The following new paragraph 6.5 is added after existing paragraph 6.4:

"6.5 In ships constructed before 1 February 1992, doors which do not comply with paragraphs 6.1 to 6.4 shall be closed before the voyage commences, and shall be kept closed during navigation; the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered into the log-book."

Regulation 19 - Construction and initial tests of watertight decks, trunks, etc., in passenger ships and cargo ships

11 The following new paragraphs 2, 3 and 4 are added after existing paragraph 1:

"2 Where a ventilation trunk passing through a structure penetrates the bulkhead deck, the trunk shall be capable of withstanding the water pressure that may be present within the trunk, after having taken into account the maximum heel angle allowable during intermediate stages of flooding, in accordance with regulation 8.5.

3 Where all or part of the penetration of the bulkhead deck is on the main ro-ro deck, the trunk shall be capable of withstanding impact pressure due to internal water motions (sloshing) of water trapped on the ro-ro deck.

4 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

12 Existing paragraph 2 is renumbered as paragraph 5.

Regulation 20 - Watertight integrity of passenger ships above the margin line

13 The following new paragraph 3 is added after existing paragraph 2:

"3 In passenger ships constructed on or after 1 July 1997, the open end of air pipes terminating within a superstructure shall be at least 1 m above the waterline when the ship heels to an angle of 15°, or the maximum angle of heel during intermediate stages of flooding, as

determined by direct calculation, whichever is the greater Alternatively, air pipes from tanks other than oil tanks may discharge through the side of the superstructure. The provisions of this paragraph are without prejudice to the provisions of the International Convention on Load Lines in force."

14 The existing paragraphs 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

15 The following new regulations 20-2 to 20-4 are added after existing regulation 20-1:

"Regulation 20-2

Watertight integrity from the ro-ro deck (bulkhead deck) to spaces below

1 In ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

.1 subject to the provisions of subparagraphs .2 and .3, all accesses that lead to spaces below the bulkhead deck shall have a lowest point which is not less than 2.5 m above the bulkhead deck;

.2 where vehicle ramps are installed to give access to spaces below the bulkhead deck, their openings shall be able to be closed weathertight to prevent ingress of water below, alarmed and indicated to the navigation bridge;

.3 the Administration may permit the fitting of particular accesses to spaces below the bulkhead deck provided they are necessary for the essential working of the ship, e.g. the movement of machinery and stores, subject to such accesses being made watertight, alarmed and indicated to the navigation bridge;

.4 the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;

.5 the master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of such accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 is implemented; and

.6 the master shall ensure, before the ship leaves the berth on any voyage, that an entry in the log-book, as required by regulation 25, is made of the time of the last closing of the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3.

2 In ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997:

.1 all accesses from the ro-ro deck that lead to spaces below the bulkhead deck shall be made weathertight and means shall be provided on the navigation bridge, indicating whether the access is open or closed;

.2 all such accesses shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;

.3 notwithstanding the requirements of subparagraph .2, the Administration may permit some accesses to be opened during the voyage but only for a period sufficient to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship; and

.4 the requirements of subparagraph .1 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

Regulation 20-3

Access to ro-ro decks

In all ro-ro passenger ships, the master or the designated officer shall ensure that, without the expressed consent of the master or the designated officer, no passengers are allowed access to an enclosed ro-ro deck when the ship is underway.

Regulation 20-4

Closure of bulkheads on the ro-ro deck

1 All transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the seawater accumulated on the ro-ro deck shall be in place and secured before the ship leaves the berth and remain in place and secured until the ship is at its next berth.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, the Administration may permit some accesses within such bulkheads to be opened during the voyage but only for sufficient time to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship."

Regulation 23-2 - Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control

16 The existing text of regulation 23-2 is replaced by the following:

"(This regulation applies to all ro-ro passenger ships, except that for ships constructed before 1 July 1997, paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997)

1 Indicators shall be provided on the navigation bridge for all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro cargo space. The indicator system shall be designed on the fail-safe principle and shall show by visual alarms if the door is not fully closed or if any of the securing arrangements are not in place and fully locked and by audible alarms if such door or closing appliances become open or the securing arrangements become unsecured. The indicator panel on the navigation bridge shall be equipped with a mode selection function "harbour/sea voyage" so arranged that an audible alarm is given on the navigation bridge if the ship leaves harbour with the bow doors, inner doors, stern ramp or any other side shell doors not closed or any closing device not in the correct position. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors. The indicator systems, approved by the Administration, which were installed on ships constructed before 1 July 1997 need not be changed.

2 Television surveillance and a water leakage detection system shall be arranged to provide an indication to the navigation bridge and to the engine control station of any leakage through inner and outer bow doors, stern doors or any other shell doors which could lead to flooding of special category spaces or ro-ro cargo spaces.

3 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall be continuously patrolled or monitored by effective means, such as television surveillance, so that any movement of vehicles in adverse weather conditions and unauthorized access by passengers thereto can be detected whilst the ship is underway.

4 Documented operating procedures for closing and securing all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro cargo space, shall be kept on board and posted at an appropriate place."

Regulation 45 - Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

17 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 5.3:

"In ro-ro passenger ships, cabling for emergency alarms and public address systems installed on or after 1 July 1998 shall be approved by the Administration having regard to the recommendations developed by the Organization[1]."

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3 - Definitions

18 The following new paragraph 34 is added after existing paragraph 33:

"34 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in this regulation."

19 The following new regulation 28-1 is added after existing regulation 28:

"Regulation 28-1

Escape routes on ro-ro passenger ships

1 Requirements applicable to all ro-ro passenger ships

1.1 This paragraph shall apply to all ro-ro passenger ships. For ships constructed before 1 July 1997 the requirements of the regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

---

1 Refer to the recommendations for cabling for emergency alarms and public address systems to be developed by the Organization.

1.2 Handrails or other handholds shall be provided in all corridors along the entire escape route, so that a firm handhold is available every step of the way, where possible, to the assembly stations and embarkation stations. Such handrails shall be provided on both sides of longitudinal corridors more than 1.8 m in width and transverse corridors more than 1 m in width. Particular attention shall be paid to the need to be able to cross lobbies, atriums and other large open spaces along escape routes. Handrails and other handholds shall be of such strength as to withstand a distributed horizontal load of 750 N/m applied in the direction of the centre of the corridor or space, and a distributed vertical load of 750 N/m applied in the downward direction. The two loads need not be applied simultaneously.

1.3 Escape routes shall not be obstructed by furniture and other obstructions. With the exception of tables and chairs which may be cleared to provide open space, cabinets and other heavy furnishings in public spaces and along escape routes shall be secured in place to prevent shifting if the ship rolls or lists. Floor coverings shall also be secured in place. When the ship is underway, escape routes shall be kept clear of obstructions such as cleaning carts, bedding, luggage and boxes of goods.

1.4 Escape routes shall be provided from every normally occupied space on the ship to an assembly station. These escape routes shall be arranged so as to provide the most direct route possible to the assembly station, and shall be marked with symbols in accordance with the recommendations of the Organization.[2]

1.5 Where enclosed spaces adjoin an open deck, openings from the enclosed space to the open deck shall, where practicable, be capable of being used as an emergency exit.

1.6 Decks shall be sequentially numbered, starting with "1" at the tank top or lowest deck. These numbers shall be prominently displayed at stair landings and lift lobbies. Decks may also be named, but the deck number shall always be displayed with the name.

1.7 Simple "mimic" plans showing the "you are here" position and escape routes marked by arrows, shall be prominently displayed on the inside of each cabin door and in public spaces. The plan shall show the directions of escape, and shall be properly oriented in relation to its position on the ship.

1.8 Cabin and stateroom doors shall not require keys to unlock them from inside the room. Neither shall there be any doors along any designed escape route which require keys to unlock them when moving in the direction of escape.

2 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997

2.1 The lowest 0.5 m of bulkheads and other partitions forming vertical divisions along escape routes shall be able to sustain a load of 750 N/m to allow them to be used as walking surfaces from the side of the escape route with the ship at large angles of heel.

---

[2] Refer to Symbols related to life-saving appliances and arrangements, adopted by the Organization by resolution A.760(18).

2.2 The escape route from cabins to stairway enclosures shall be as direct as possible, with a minimum number of changes in direction. It shall not be necessary to cross from one side of the ship to the other to reach an escape route. It shall not be necessary to climb more than two decks up or down in order to reach an assembly station or open deck from any passenger space.

2.3 External routes shall be provided from open decks, referred to in paragraph 2.2, to the survival craft embarkation stations.

3 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999

For ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999, escape routes shall be evaluated by an evacuation analysis early in the design process. The analysis shall be used to identify and eliminate, as far as practicable, congestion which may develop during an abandonment, due to normal movement of passengers and crew along escape routes, including the possibility that crew may need to move along these routes in a direction opposite the movement of passengers. In addition, the analysis shall be used to demonstrate that escape arrangements are sufficiently flexible to provide for the possibility that certain escape routes, assembly stations, embarkation stations or survival craft may not be available as a result of a casualty.

Regulation 37 - Protection of special category spaces

20 Existing paragraph 2.1 is renumbered as paragraph 2.1.1.

21 The following new paragraph 2.1.2 is added after the renumbered paragraph 2.1.1:

"2.1.2 Discharges

2.1.2.1 In all ro-ro passenger ships discharge valves for scuppers, fitted with positive means of closing operable from a position above the bulkhead deck in accordance with the requirements of the International Convention on Load Lines in force, shall be kept open while the ships are at sea.

2.1.2.2 Any operation of the valves referred to in paragraph 2.1.2.1 shall be recorded in the log-book."

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 3 - Definitions

22 The following new paragraph 19 is added after existing paragraph 18:

"19 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3."

Regulation 6 - Communications

23 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 **Public address systems on passenger ships**

5.1 In addition to the requirements of regulation II-2/40.5 or regulation II-2/41-2, as appropriate, and of paragraph 4.2, all passenger ships shall be fitted with a public address system. With respect to passenger ships constructed before 1 July 1997 the requirements of paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5, subject to the provisions of paragraph 5.6, shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

5.2 The public address system shall be one complete system consisting of a loudspeaker installation which enables simultaneous broadcast of messages to all spaces where crew members or passengers, or both, are normally present and to assembly stations. The public address system shall provide for the broadcast of messages from the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary.

5.3 The public address system shall be protected against unauthorized use and be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 5.2, and shall be provided with an override function controlled from one location on the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary, so that all emergency messages will be broadcast if any loudspeaker in the spaces concerned has been switched off, its volume has been turned down or the public address system is used for other purposes.

5.4 On passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

.1 the public address system shall have at least two loops which shall be sufficiently separated throughout their length and have two separate and independent amplifiers; and

.2 the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.[3, 4]

5.5 The public address system shall be connected to the emergency source of power.

5.6 Ships constructed before 1 July 1997 which are already fitted with the public address system approved by the Administration which comply substantially with those required by paragraph 5.2, 5.3 and 5.5 are not required to change their system.

24 The following new regulations 24-1 to 24-4 are added after existing regulation 24:

---

[3] Refer to the Code on Alarms and Indicators, 1995, adopted by the Organization by resolution A.830(19).

[4] Refer to performance standards for public address systems, to be developed by the Organization.

"Regulation 24-1

Requirements for ro-ro passenger ships

1 This regulation applies to all ro-ro passenger ships. Ro-ro passenger ships constructed:

.1 on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 and 5;

.2 on or after 1 July 1986 and before 1 July 1998 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000; and

.3 before 1 July 1986 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000.

2 ***Liferafts***

2.1 The ro-ro passenger ship's liferafts shall be served by marine evacuation systems complying with regulation 48.5 or launching appliances complying with regulation 48.6, equally distributed on each side of the ship.

2.2 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be provided with float-free stowage arrangements complying with the requirements of regulation 23.

2.3 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of regulation 39.4.1 or regulation 40.4.1, as appropriate.

2.4 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall either be automatically self-righting or be a canopied reversible liferaft which is stable in a seaway and is capable of operating safely whichever way up it is floating. Alternatively, the ship shall carry automatically self-righting liferafts or canopied reversible liferafts, in addition to its normal complement of liferafts, of such aggregate capacity as will accommodate at least 50% of the persons not accommodated in lifeboats. This additional liferaft capacity shall be determined on the basis of the difference between the total number of persons on board and the number of persons accommodated in lifeboats. Every such liferaft shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.[5]

3 **Fast rescue boats**

3.1 At least one of the rescue boats on a ro-ro passenger ship shall be a fast rescue boat approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.[6]

---

[5] Refer to the requirements for automatically self-righting liferafts and canopied reversible liferafts, to be developed by the Organization.

[6] Refer to the Guidelines for fast rescue boats, adopted by the Organization by resolution A.656(16). (To be reviewed and revised taking into account the recommendations of the Nordic group).

3.2 Each fast rescue boat shall be served by a suitable launching appliance approved by the Administration. When approving such launching appliances, the Administration shall take into account that the fast rescue boat is intended to be launched and retrieved even under severe adverse weather conditions, and also shall have regard to the recommendations adopted by the Organization.[7]

3.3 At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organization,[8] including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsize.

3.4 In the case where the arrangement or size of a ro-ro passenger ship, constructed before 1 July 1997, is such as to prevent the installation of the fast rescue boat required by paragraph 3.1, the fast rescue boat may be installed in place of an existing lifeboat which is accepted as a rescue boat or, in the case of ships constructed prior to 1 July 1986, boats for use in an emergency, provided that all of the following conditions are met:

.1 the fast rescue boat installed is served by a launching appliance complying with the provisions of paragraph 3.2;

.2 the capacity of the survival craft lost by the above substitution is compensated by the installation of liferafts capable of carrying at least an equal number of persons served by the lifeboat replaced; and

.3 such liferafts are served by the existing launching appliances or marine evacuation systems.

4 Means of rescue

4.1 Each ro-ro passenger ship shall be equipped with efficient means for rapidly recovering survivors from the water and transferring survivors from rescue units or survival craft to the ship.

4.2 The means of transfer of survivors to the ship may be part of a marine evacuation system, or may be part of a system designed for rescue purposes.

4.3 If the slide of a marine evacuation system is intended to provide the means of transfer of survivors to the deck of the ship, the slide shall be equipped with handlines or ladders to aid in climbing up the slide.

---

7 Refer to recommendations to be adopted by the Organization.

8 Refer to the Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats, adopted by the Organization by resolution A.771(18) and section A-VI/2, table A-VI/2-2 "Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats" of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code.

5 Lifejackets

5.1 Notwithstanding the requirements of regulations 7.2 and 21.2, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the assembly stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5.2 In ro-ro passenger ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3.

Regulation 24-2

Information on passengers

1 All persons on board passenger ships shall be counted prior to departure.

2 Details of persons who have declared a need for special care or assistance in emergenc situations shall be recorded and communicated to the master prior to departure.

3 In addition, not later than 1 January 1999, the names and gender of all persons on boar distinguishing between adults, children and infants shall be recorded for search and rescu purposes.

4 The information required by paragraphs 1, 2 and 3 shall be kept ashore and made readil available to search and rescue services when needed.

5 Administrations may exempt passenger ships from the requirements of paragraph 3, i the scheduled voyages of such ships render it impracticable for them to prepare such records.

Regulation 24-3

Helicopter landing and pick-up areas

1 All ro-ro passenger ships, shall be provided with a helicopter pick-up area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.[9]

2 Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

3 Passenger ships of 130 m in length and upwards, constructed on or after 1 July 1999, shall be fitted with a helicopter landing area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization. [10]

---

9 Refer to the Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR), adopted by the Organization by resolution A.229(VII), as amended.

10 Refer to recommendations to be developed by the Organization.

Regulation 24-4

Decision-support system for masters of passenger ships

1 This regulation applies to all passenger ships. Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1999.

2 In all passenger ships, a decision-support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.

3 The system shall, as a minimum, consist of a printed emergency plan or plans.[11] All foreseeable emergency situations shall be identified in the emergency plan or plans, including but not limited to, the following main groups of emergencies:

.1 fire;
.2 damage to ship;
.3 pollution;
.4 unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew;
.5 personnel accidents;
.6 cargo-related accidents; and
.7 emergency assistance to other ships.

4 The emergency procedures established in the emergency plan or plans shall provide decision support to masters for handling any combination of emergency situations.

5 The emergency plan or plans shall have a uniform structure and be easy to use. Where applicable, the actual loading condition as calculated for the passenger ship's voyage stability shall be used for damage control purposes.

6 In addition to the printed emergency plan or plans, the Administration may also accept the use of a computer-based decision-support system on the navigation bridge which provides all the information contained in the emergency plan or plans, procedures, checklists, etc., which is able to present a list of recommended actions to be carried out in foreseeable emergencies."

CHAPTER IV

RADIOCOMMUNICATIONS

Regulation 1 - Application

25 In paragraph 5, the reference to "paragraph 4" is replaced by "paragraphs 4 and 7".

---

[11] Refer to the International Safety Management (ISM) Code, chapter 8 and the guidelines for a structure of an integrated system for shipboard emergency plans scheduled to be finalized in 1996.

26 At the end of paragraph 5.1.2, after the existing date "1992", the phrase "; however, passenger ships irrespective of size shall not be granted any exemption from the requirements of regulation 3 of chapter IV of that Convention" is added.

27 The following new paragraph 7 is added after existing paragraph 6:

"7 Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall, as appropriate, comply with the requirements of regulations 6.4, 6.5, 6.6 and 7.5 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

28 Existing paragraph 7 is renumbered as paragraph 8.

Regulation 6 - Radio installations

29 The following new paragraphs 4, 5 and 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In passenger ships, a distress panel shall be installed at the conning position. This panel shall contain either one single button which, when pressed, initiates a distress alert using all radiocommunication installations required on board for that purpose or one button for each individual installation. The panel shall clearly and visually indicate whenever any button or buttons have been pressed. Means shall be provided to prevent inadvertent activation of the button or buttons. If the satellite EPIRB is used as the secondary means of distress alerting and is not remotely activated, it shall be acceptable to have an additional EPIRB installed in the wheelhouse near the conning position.

5 In passenger ships, information on the ship's position shall be continuously and automatically provided to all relevant radiocommunication equipment to be included in the initial distress alert when the button or buttons on the distress panel is pressed.

6 In passenger ships, a distress alarm panel shall be installed at the conning position. The distress alarm panel shall provide visual and aural indication of any distress alert or alerts received on board and shall also indicate through which radiocommunication service the distress alerts have been received."

Regulation 7 - Radio equipment: General

30 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Every passenger ship shall be provided with means for two-way on-scene radiocommunications for search and rescue purposes using the aeronautical frequencies 121.5 MHz and 123.1 MHz from the position from which the ship is normally navigated."

Regulation 16 - Radio personnel

31 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

32 The following new paragraph 2 is added after the renumbered paragraph 1:

"2 In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only radiocommunication duties during distress incidents."

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 10 - Distress messages: Obligations and procedures

33 The existing text of paragraphs (a) to (d) is replaced by the following:

"(a) The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service, that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress and, taking into account the recommendations of the Organization,[12] inform the appropriate search and rescue service accordingly.

(b) The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships such as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships so requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible, be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation, and, if the ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this regulation, on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary."

34 The following new regulation 10-1 is added after existing regulation 10:

"Regulation 10-1

Master's discretion for safe navigation

The master shall not be constrained by the shipowner, charterer or any other person from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and in heavy seas."

---

12 Refer to the immediate action to be taken by each ship on receipt of a distress message in the Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR), as it may be amended.

Regulation 13 - Manning

35 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) On every passenger ship to which chapter I applies, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's log-book. The company[13] or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language".

Regulation 15 - Search and rescue

36 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) Passenger ships to which chapter I applies, trading on fixed routes, shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship and the search and rescue services and be approved by the Administration. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken as agreed by the passenger ship and the search and rescue services concerned to test its effectiveness".

37 The following new regulation 23 is added after existing regulation 22:

"Regulation 23

Operational limitations

(This regulation applies to all passenger ships to which chapter I applies)

1 On passenger ships constructed before 1 July 1997, the requirements of this regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

2 A list of all limitations on the operation of a passenger ship including exemptions from any of these regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages, shall be compiled before the passenger ship is put in service. The list, together with any necessary explanations, shall be documented in a form acceptable to the Administration, which shall be kept on board readily available to the master. The list shall be kept updated. If the language used is not English or French, the list shall be provided in one of the two languages."

---

13 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management (ISM) Code.

CHAPTER VI

CARRIAGE OF CARGOES

Regulation 5 - Stowage and securing

38 The following new paragraph 6 is added after existing paragraph 5:

"6 Cargo units, including vehicles and containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.[14]"

---

[14] Refer to the guidelines to be developed by the Organization.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

ANNESSO
ALLEGATO 1 AGLI ATTI FINALI DELLA CONFERENZA

RISOLUZIONE 1 DELLA CONFERENZA DI ADESIONE DEI GOVERNI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA, 1974 ADOTTATA IL 29 NOVEMBRE 1995

ACCETTAZIONE DEGLI EMENDAMENTI ALL'ANNESSO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA, 1974

LA CONFERENZA,

VISTO l'articolo VIII (c) della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana («la Convenzione») riguardante la procedura per emendare la Convenzione attraverso una Conferenza di Governi Contraenti,

VISTA la risoluzione A.596(15)adottata dall'assemblea dell'IMO riguardante la sicurezza delle navi RO-RO,

VISTE INOLTRE le risoluzioni MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) E MSC.27(61) questi emendamenti sono stati adottati allo scopo di migliorare la sicurezza delle navi RO-RO, nuove ed esistenti,

che dall'adozione dei succitati emendamenti, un grosso numero di navi da passeggeri RO-RO sono state coinvolte in incidenti uno dei quali ha portato a grosse perdite di vite umane,

RICONOSCENDO la necessità urgente di ulteriori miglioramenti degli standardi sicurezza in tutti gli aspetti di progettazione equipaggiamento e operazione delle navi RO-RO al fine di evitare il ripetersi di tali incidenti,

CONSIDERATI gli emendamenti alla Convenzione proposti e inviati a tutti imembri dell'IMO e a tutti i Governi Contraenti della Convenzione,

1 **ADOTTA** in accordo con l'articolo VIII(c)(ii) della Convenzione, il cui testo è riportato all'annesso alla presente risoluzione;

2 **STABILISCE** in accordo con l'articolo VIII(b)(vi)(2)(bb) alla Convenzione, che gli emendamenti si riterranno entrati in vigore il 1 giugno 1997, se, prima di questa data, più di un terzo dei Governi Contraenti della Convenzione oppure i Governi Contraenti che rappresentano non meno del 50% del tonnellaggio mondiale non abbiano presentato le loro obiezioni agli emendamenti;

3 **INVITA** i Governi Contraenti a notare che in accordo con l'articolo VIII(b)(vii)(2) alla Convenzione, gli emendamenti entreranno in vigore il 1 luglio 1997 in accordo con quanto stabilito al precedente paragrafo 2.

ANNESSO

EMENDAMENTI ALL'ANNESSO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA, 1974

CAPITOLO II-1

COSTRUZIONE - COMPARTIMENTAZIONE E STABILITA', MACCHINE ED IMPIANTI ELETTRICI

Regola 1-Applicazione

1 nel paragrafo 3.2, il contenuto della regola 8.9 è sostituito dalla regola 8.1.

Regola 2-Definizione

2 il seguente nuovo paragrafo 13 è aggiunto all'esistente paragrafo 12:
«Le navi da passeggeri RO-RO sono delle navi da passeggeri con locali da carico RO-RO o con speciali categorie definite nella regola II-2/3»

Regola 8-Stabilitàdelle navi da passeggeri in condizioni di avaria

3 nel testo fra parentesiche segue il titolo, il contenuto del paragrafo 9 è riscritto nella regola 8.1.

4 l'esistente paragrafo 2.3.5 èannullato.

5 la seguente nuova affermazione è aggiunta alla prima affermazione esistente del paragrafo 7.4:

«La determinazione della stabilità delle navi deve essere sempre ottenuta con colcolo diretto .

6 L'esistente paragrafo 9 è annullato.

7 Le seguenti nuove regole 8-1 e 8-2 sono aggiunte all'esistente regola 8:

Regola 8-1
Stabilità delle navi da passeggeri Ro/Ro in condizioni di avaria [5]

Le navi da passeggeri Ro/Ro costruite prima del 1 luglio 1997 devono soddisfare alla Regola 8, come emendata dalla Risoluzione MSC.12(56), entro la data della prima visita periodica dopo la data di adeguamento prescritta qui di seguito, in funzione del valore di A/Amax come definito nell'Annesso alla "Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships when Using a Simplified Method Based upon Resolution A.265(VIII)", elaborato dal Maritime Safety Committee durante la 59-ma sessione nel giugno del 1991 (MSC/Circ.574).

Valore di A/Amax	Data di adeguamento
inferiore all'85%	1 ottobre 1998
85% o superiore, ma inferiore al 90%	1 ottobre 2000
90% o superiore, ma inferiore al 95%	1 ottobre 2002
95% o superiore, ma inferiore al 97,5%	1 ottobre 2004
97,5% o superiore	1 ottobre 2005

Regola 8-2
Prescrizioni particolari per le navi da passeggeri Ro/Ro che trasportano 400 o più persone

Nonostante quanto previsto dalle Regole 8 e 8-1:

.1 Le navi da passeggeri Ro/Ro certificate per il trasporto di 400 o più persone, costruite il 1 luglio 1997 o dopo tale data, devono soddisfare alle prescrizioni del paragrafo 2.3 della Regola 8, ipotizzando che l'avaria si sia verificata in un punto qualsiasi entro la lunghezza L della nave; e

.2 le navi da passeggeri Ro/Ro certificate per il trasporto di 400 o più persone, costruite prima del 1 luglio 1997, devono soddisfare alle prescrizioni del sottoparagrafo .1 entro la data della prima visita periodica dopo la più lontana delle date di adeguamento prescritte ai sottoparagrafi .2.1, .2.2 o .2.3:

		Data di adeguamento
.2.1	**Valore di A/Amax**	
	inferiore all' 85%	1 ottobre 1998
	85% o superiore, ma inferiore al 90%	1 ottobre 2000
	90% o superiore, ma inferiore al 95%	1 ottobre 2002
	95% o superiore, ma inferiore al 97,5%	1 ottobre 2004
	97,5% o superiore	1 ottobre 2010
.2.2	**Numero di persone che è permesso trasportare**	
	1500 o più	1 ottobre 2002
	1000 o più, ma meno di 1500	1 ottobre 2006
	600 o più, ma meno di 1000	1 ottobre 2008
	400 o più, ma meno di 600	1 ottobre 2010
.2.3	**Età della nave uguale o superiore a**	20 anni,

dove l'età della nave significa il tempo computato dalla data in cui è stata impostata la chiglia o dalla data in cui la nave si trovava in un equivalente stato di avanzamento della costruzione oppure dalla data di conversione della nave in una nave da passeggeri Ro/Ro.

Regola 10
Paratie dei gavoni e dei locali macchine, gallerie degli alberi ecc. nelle navi da passeggeri

3 Se la nave ha una lunga sovrastruttura prodiera, la paratia del gavone di prora o della paratia di collisione su tutte le navi da passeggeri deve estendersi stagna alle intemperie fino al primo ponte completo al di sopra di quello delle paratie. Tale estensione deve essere realizzata in modo tale da escludere la possibilità che il portellone prodiero possa danneggiarla nel caso di avaria al portellone stesso o di suo distacco.

4 L'estensione richiesta al paragrafo 3 può non trovarsi in diretto prolungamento della paratia sottostante, purchè tutte le parti di tale estensione non siano situate a proravia del limite prodiero indicato nel paragrafo 1 o nel paragrafo 2. Tuttavia, per le navi costruite prima del 1 luglio 1997:

.1 nel caso in cui una rampa inclinata costituisca parte dell'estensione suddetta, la parte dell'estensione che si trova a più di 2,3 m sopra il ponte delle paratie non può estendersi per più di 1 m a proravia dei limiti prodieri indicati nel paragrafo 1 o nel paragrafo 2; e

.2 nel caso in cui la rampa esistente non soddisfi alle prescrizioni per la sua accettazione come un'estensione della paratia di collisione e la posizione della rampa impedisca la sistemazione di tale estensione entro i limiti specificati nel paragrafo 1 o nel paragrafo 2, l'estensione stessa può essere situata entro una distanza limitata a poppavia del limite poppiero indicato nel paragrafo 1 o nel paragrafo 2. Tale distanza limitata a poppavia non deve essere maggiore di quanto necessario ad assicurare la non interferenza con la rampa. L'estensione della paratia di collisione deve aprirsi verso prora e soddisfare alle prescrizioni del paragrafo 3 e deve essere sistemata in modo tale da escludere la possibilità che la rampa possa danneggiarla nel caso di avaria alla rampa stessa o di suo distacco.

5 Rampe che non soddisfino alle prescrizioni suddette non devono essere considerate come un'estensione della paratia di collisione.

6 Per le navi costruite prima del 1 luglio 1997 le prescrizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 devono applicarsi non più tardi della data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

Regola 15 - Aperture nelle paratie stagne di navi da passeggeri

10 Il seguente nuovo paragrafo 6.5 è aggiunto insieme all'esistente paragrafo6.4:

11 "6.5 nelle navi costruite prima del 1 febbraio 1992 le porte che non soddisfino a quanto richiesto nei paragrafi da 6.1 a 6.4 devono essere chiuse prima dell'inizio del viaggio e devono essere tenute chiuse durante la navigazione; le ore della loro apertura all'arrivo in porto e della loro chiusura prima della partenza in porto devono essere annotate nel giornale di bordo".

Regola 19 - Costruzioni e prove iniziali dei ponti stagni, dei cofani ecc.. nelle navi da passeggeri e nelle navi da carico

11 I seguenti nuovi paragrafi 2, 3 e 4 sono aggiunti insieme all'esistente paragrafo 1:
"2 Nel caso in cui un cofano per la ventilazione passante attraverso una struttura penetri il ponte delle paratie, il cofano deve essere in grado di resistere alla pressione dell'acqua eventualmente presente nel cofano stesso, dopo aver tenuto conto del massimo angolo di sbandamento ammissibile durante gli stadi intermedi di allagamento secondo la Regola 8.5".

3 Nei casi in cui la penetrazione del ponte delle paratie avvenga del tutto o in parte sul ponte principale RO-RO il cofano deve essere in grado di resistere alla pressione d'urto dovuta ai movimenti d'acqua interni (sloshing) relativi all'acqua intrappolata sul ponte RO-RO.

4 Per le navi costruite prima del 1 luglio 1997 le prescrizioni del paragrafo 2 devono applicarsi entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

Regola 20 - Tenuta stagna delle navi da passeggeri al di sopra della linea limite

13 Il seguente nuovo paragrafo 3 è aggiunto insieme all'esistente paragrafo 2:
«Nelle navi da passeggeri costruite il 1 luglio 1997 o dopo tale data le estremità' aperte degli sfoghi d'aria che terminano entro una sovrastruttura devono trovarsi almeno 1 m al di sopra del galleggiamento corrispondente ad uno sbandamento della nave di 15° o al massimo angolo di sbandamento durante gli stadi di allagamento intermedi se maggiore, come determinato con un calcolo diretto. In alternativa, gli sfoghi d'aria da casse diverse da quelle del combustibile liquido o dell'olio lubrificante possono scaricare attraverso il fianco della sovrastruttura. Le prescrizioni del presente paragrafo non pregiudicano quelle della Convenzione Internazionale sulle linee di massimo carico in vigore.»

14 Gli esistenti paragrafi 3 e 4 sono ai paragrafi 4 e 5

15 la seguente nuova regola 20-2 al 20-4 sono aggiunti insieme all'esistente regola 20-1:

Regola 20-2
Tenuta stagna dal ponte Ro/Ro (ponte delle paratie) verso i locali sottostanti

1 Nelle navi da passeggeri Ro/Ro costruite il 1 luglio 1997 o dopo tale data:

.1 ferme restando le prescrizioni dei sottoparagrafi .2 e .3, tutti gli accessi che portano a locali sotto il ponte delle paratie devono avere il loro punto più basso almeno 2,5 m sopra il ponte delle paratie;

.2 nel caso in cui siano sistemate rampe per veicoli che diano accesso a locali sotto il ponte delle paratie, le loro aperture devono poter essere chiuse in modo stagno alle intemperie per prevenire l'ingresso di acqua nei locali sottostanti e devono essere munite di allarme e di segnalazione in plancia;

.3 l'Amministrazione può permettere la sistemazione di particolari accessi ai locali sotto il ponte delle paratie, purchè essi siano necessari alle operazioni essenziali sulla nave, come ad esempio la movimentazione di macchinari e provviste, e alla condizione che tali accessi siano resi stagni all'acqua e siano muniti di allarme e di indicazione in plancia;

.4 gli accessi di cui ai sottoparagrafi .2 e .3 devono essere chiusi prima che la nave lasci la banchina per un qualsiasi viaggio e devono rimanere chiusi finchè la nave non abbia raggiunto la prossima banchina;

.5 il comandante deve accertarsi che venga attuato un sistema efficace di supervisione e di rapportazione circa la chiusura e l'apertura degli accessi di cui ai sottoparagrafi .2 e .3; e

.6 il comandante deve accertarsi, prima che la nave lasci la banchina per un qualsiasi viaggio, che, come richiesto dalla Regola 25, venga annotata sul giornale di bordo l'ora dell'ultima chiusura degli accessi di cui ai sottoparagrafi .2 e .3.

2 Nelle navi da passeggeri Ro/Ro costruite prima del 1 luglio 1997:

.1 tutti gli accessi dal ponte Ro/Ro che portano a locali sotto il ponte delle paratie devono essere realizzati stagni alle intemperie, e deve essere previsto in plancia un mezzo che segnali se l'accesso è aperto o chiuso;

.2 tutti questi accessi devono essere chiusi prima che la nave lasci la banchina per un viaggio e devono rimanere chiusi finchè la nave non abbia raggiunto la prossima banchina;

.3 nonostante quanto richiesto dal sottoparagrafo .2, l'Amministrazione può permettere che alcuni accessi vengano aperti durante il viaggio, ma solo per un periodo sufficiente a permettere il passaggio attraverso l'accesso e, se richiesto, per operazioni essenziali sulla nave; e

.4 le prescrizioni del sottoparagrafo .1 devono applicarsi entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

Regola 20-3
Accesso ai ponti Ro/Ro

Su tutte le navi da passeggeri Ro/Ro il comandante o l'ufficiale designato deve accertarsi che, senza l'espresso assenso del comandante o dell'ufficiale designato, non venga consentito ai passeggeri l'accesso ad un ponte Ro/Ro chiuso quando la nave è in navigazione.

Regola 20-4
Chiusura delle paratie sul ponte Ro/Ro

1 Tutte le paratie trasversali o longitudinali che vengono considerate come mezzi efficaci per contenere l'acqua di mare accumulatasi sul ponte Ro/Ro devono essere in posto e fissate prima che la nave lasci la banchina e devono rimanere in posto e fissate finchè la nave non raggiunga la prossima banchina.

Regola 23-2
Integrità dello scafo e delle sovrastrutture, prevenzione e controllo delle avarie

(La presente Regola si applica a tutte le navi da passeggeri Ro/Ro, tranne che, per navi costruite prima del 1 luglio 1997, il paragrafo 2 deve essere applicato entro la prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997).

1 In plancia devono essere sistemati indicatori per tutti i portelloni a fasciame, portelloni di carico e altri mezzi di chiusura che, se lasciati aperti o impropriamente fissati, potrebbero, a giudizio dell'Amministrazione, portare all'allagamento di un locale di categoria speciale o di un locale da carico Ro/Ro. L'impianto indicatore deve essere progettato secondo il principio "in sicurezza in caso di avaria" (fail-safe) e deve indicare per mezzo di allarmi ottici se il portellone non è completamente chiuso o se qualsiasi sistemazione di fissaggio non è in posto e completamente bloccata, e per mezzo di allarmi acustici se il portellone stesso o i dispositivi di chiusura si aprono o se le sistemazioni di fissaggio si allentano. Il pannello indicatore in plancia deve essere equipaggiato con una funzione di selezione di modo "porto/viaggio marittimo" regolata in modo tale da dare un allarme acustico in plancia se la nave lascia il porto con i portelloni prodieri, i portelloni interni, la rampa poppiera, o qualsiasi altro portellone laterale a fasciame, non chiusi, oppure con qualsiasi dispositivo di chiusura in posizione non corretta. L'alimentazione di energia per l'impianto indicatore deve essere indipendente dall'alimentazione di energia per il funzionamento e il fissaggio dei portelloni. Non è necessario modificare gli impianti indicatori, approvati dall'Amministrazione, che siano stati sistemati a bordo di navi costruite prima del 1 luglio 1997.

2 Devono essere sistemati una sorveglianza televisiva e un impianto rivelatore di rientrate d'acqua, intesi a fornire in plancia e nella stazione di comando delle macchine l'indicazione di qualsiasi rientrata d'acqua attraverso i portelloni prodieri interni ed esterni, i portelloni poppieri o qualsiasi altro portellone a fasciame che possa portare all'allagamento dei locali di categoria speciale o dei locali da carico Ro/Ro.

3 I locali di categoria speciale e i locali da carico Ro/Ro devono avere un servizio di ronda continua oppure devono essere controllati con mezzi efficaci, come ad esempio una sorveglianza televisiva, in modo tale da poter osservare, mentre la nave è in navigazione, movimenti di veicoli dovuti ad avverse condizioni meteomarine, oppure un accesso non autorizzato di passeggeri a tali locali.

4 Devono essere disponibili a bordo, ed esposte in luogo appropriato, procedure operative documentate per la chiusura ed il fissaggio di tutti i portelloni a fasciame, portelloni di carico e altri dispositivi di chiusura che, se lasciati aperti o impropriamente fissati, potrebbero, a giudizio dell'Amministrazione, portare all'allagamento di un locale di categoria speciale o di un locale da carico Ro/Ro.

Regola 45-Precauzioni contro la folgorazione, l'incendio e altri pericoli di natura elettrica

17 la seguente nuova frase è aggiunta insieme all'esistente frase del paragrafo 5.3

"nelle navi da passeggeri RO-RO, i cavi per gli allarmi di emergenza e gli impianti sistemati il1 luglio 1998 o dopo tale data devono essere approvati dall'amministrazione tenendo conto delle raccomandazioni approvate dall'IMO".

CAPITOLO II-2
COSTRUZIONE PROTEZIONE ANTINCENDIO RIVELAZIONE ED ESTINSIONE DEGLI INCENDI

Regola 3-*definizione*

18 Il seguente nuovo paragrafo 34 è aggiunto insieme all'esistente paragrafo 33

"34 nave da passeggeri RO-RO è una nave da passeggeri con locali da carico RO-RO o locali di categoria speciale come definiti nella presente regola .

19 *La seguente nuova regola 28-1 è aggiunta insieme all'esistente regola 28.*

Regola 28-1
Percorsi di sfuggita sulle navi da passeggeri Ro/Ro

1 Prescrizioni applicabili a tutte le navi da passeggeri Ro/Ro

1.1 Il presente paragrafo si deve applicare a tutte le navi da passeggeri Ro/Ro. Per le navi costruite prima del 1 luglio 1997 le prescrizioni della presente Regola devono applicarsi entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

1.2 In tutti i corridoi lungo l'intero percorso di sfuggita devono essere previsti corrimano o altri appigli, in modo da consentire una presa ben ferma della mano ad ogni passo del percorso, ove possibile, fino ai punti di riunione e ai punti di imbarco sui mezzi di salvataggio. Tali corrimano devono essere previsti su ambo i lati dei corridoi longitudinali di larghezza maggiore di 1,8 m e dei corridoi trasversali di larghezza maggiore di 1 m. Deve essere prestata particolare attenzione alla necessità di attraversamento di disimpegni, atrii e altri grandi spazi aperti lungo i percorsi di sfuggita. I corrimano e gli altri appigli devono avere una robustezza tale da resistere ad un carico orizzontale distribuito di 750 N/m applicato verso il centro del corridoio o dello spazio, e ad un carico verticale distribuito di 750 N/m applicato verso il basso. Non è necessario che i due carichi vengano applicati contemporaneamente.

1.3 I percorsi di sfuggita non devono essere ostruiti da mobili o da altri ostacoli. Fatta eccezione per i tavoli e le sedie che possono essere spostati per creare spazio libero, gli armadietti e gli altri mobili pesanti nei locali pubblici e lungo i percorsi di sfuggita devono essere fissati in posto per impedire che essi slittino nel caso di rollio o sbandamento della nave. Anche i rivestimenti dei pavimenti devono essere fissati in posto. Durante la navigazione, i percorsi di sfuggita devono essere mantenuti liberi da ostacoli, quali carrelli per le pulizie, coperte, lenzuola, materassi, bagagli e casse di merce.

1.4 Devono essere previsti percorsi di sfuggita verso un punto di riunione da ogni locale della nave normalmente occupato. Tali percorsi di sfuggita devono essere realizzati in modo da offrire il percorso più diretto possibile verso il punto di riunione e devono essere contrassegnati con simboli conformi alle raccomandazioni dell'IMO [17].

1.5 Quando spazi chiusi sono contigui ad un ponte esposto alle intemperie, le aperture dallo spazio chiuso verso il ponte esposto devono poter essere usate, ove praticamente possibile, come uscite di emergenza.

[17] Si fa riferimento al documento "Symbols Related to Life-Saving Appliances and Arrangements" adottato dall'IMO con Risoluzione A.760(18).

1.6 I ponti devono essere numerati in sequenza, iniziando con l' "1" sul cielo del doppio fondo o sul ponte più basso. Tali numeri devono essere esposti in modo ben visibile in tutti i pianerottoli delle scale e i disimpegni degli ascensori. I ponti possono anche avere un nome, ma il numero del ponte deve essere sempre esposto assieme al nome.

1.7 Semplici grafici "mimici", indicanti la posizione "voi siete qui" e i percorsi di sfuggita contrassegnati da frecce, devono essere esposti in modo ben visibile sulla parte interna di ciascuna porta di cabina e nei locali pubblici. Il grafico deve indicare le direzioni di sfuggita e deve essere orientato in modo appropriato in relazione alla sua posizione sulla nave.

1.8 L'apertura dall'interno delle serrature delle porte delle cabine e degli appartamenti non deve richiedere l'uso di chiavi. Analogamente, non vi devono essere porte lungo qualsiasi percorso di sfuggita previsto che richiedano l'uso di chiavi per l'apertura delle loro serrature, andando nella direzione di sfuggita.

2 Prescrizioni applicabili alle navi da passeggeri Ro/Ro costruite il 1 luglio 1997 o dopo tale data

2.1 La parte inferiore, per un'altezza di 0,5 m, delle paratie ed altre delimitazioni che formino divisioni verticali lungo i percorsi di sfuggita deve essere in grado di sopportare un carico di 750 N/m onde permettere di usarla come superficie di calpestio dal lato del percorso di sfuggita con la nave inclinata a grandi angoli di sbandamento.

2.2 Il percorso di sfuggita dalle cabine ai cofani delle scale deve essere il più diretto possibile, con un minimo numero di cambiamenti di direzione. Non deve essere necessario attraversare la nave da murata a murata per raggiungere un percorso di sfuggita. Non deve essere necessario salire o scendere più di due ponti per raggiungere un punto di riunione o un ponte esposto alle intemperie da qualsiasi locale da passeggeri.

2.3 Devono essere previsti percorsi esterni dai ponti esposti, di cui al paragrafo 2.2, verso i punti di imbarco sui mezzi di salvataggio.

3 Prescrizioni applicabili alle navi da passeggeri Ro/Ro costruite il 1 luglio 1999 o dopo tale data

Per le navi da passeggeri Ro/Ro costruite il 1 luglio 1999, o dopo tale data, i percorsi di sfuggita devono essere sottoposti, allo stadio iniziale del progetto, a valutazione mediante un'analisi di evacuazione. Si deve impiegare tale analisi per identificare ed eliminare, per quanto praticamente possibile, eventuali ingorghi che si possano verificare durante l'abbandono della nave, creati dal normale movimento dei passeggeri e dell'equipaggio lungo i percorsi di sfuggita, compresa la possibilità che l'equipaggio possa doversi muovere lungo tali percorsi in direzione opposta al movimento dei passeggeri. Inoltre la suddetta analisi deve essere impiegata per dimostrare che le sistemazioni di sfuggita sono sufficientemente flessibili da far fronte all'eventualità che certi percorsi di sfuggita, punti di riunione, mezzi collettivi di salvataggio o punti d'imbarco sugli stessi possano non essere disponibili a causa di un sinistro.

Regola 37-protezione dei locali di categoria speciale

20 L'esistente paragrafo 2.1 è rinumerato al paragrafo 2.1.1.
21 Il seguente paragrafo 2.1.2 è aggiunto insieme al rinumerato paragrafo 2.1.1:

«2.1.2 Scarichi

2.1.2.1 In tutte le navi da passeggeri RO-RO le valvole di scarico per gli ombrinali, provviste di mezzi di chiusura diretti manovrabili da un punto situato sopra il ponte delle paratie, secondo quanto prescritto dalla Convenzione Internazionale sulle linee di massimo carico in vigore devono essere lasciate aperte durante la navigazione.

2.1.2.2 Tutte le manovre delle valvole di cui al sottoparagrafo 2.1.2.1 devono essere annotate nel giornale di bordo.»

CAPITOLO III

Mezzi e sistemazioni di salvataggio

Regola 3 - Definizione

Il seguente nuovo paragrafo 19 è aggiunto insieme all'esistente paragrafo 18:
«19 Nave da passeggeri RO-RO è una nave da passeggeri con locali da carico RO-RO o locali di categoria speciale come definiti nella Regola ii-2/3.»

REQUISITI PER LE NAVI

SEZIONE I
NAVI DA PASSEGGERI E DA CARICO

Regola 6
Mezzi di comunicazione

5 Impianti di informazione pubblica sulle navi da passeggeri

5.1 In aggiunta alle prescrizioni della Regola II-2/40.5 o della Regola II-2/41-2, come appropriato, e del paragrafo 4.2, tutte le navi da passeggeri devono essere munite di un impianto di informazione pubblica. Per quanto riguarda le navi da passeggeri costruite prima del 1 luglio 1997, le prescrizioni dei paragrafi 5.2, 5.3 e 5.5, subordinatamente alle prescrizioni del paragrafo 5.6, devono applicarsi entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

5.2 L'impianto di informazione pubblica deve essere un impianto completo consistente in una installazione di altoparlanti la quale consenta la trasmissione simultanea di messaggi a tutti i locali in cui siano normalmente presenti membri dell'equipaggio o passeggeri, oppure sia gli uni sia gli altri, e ai punti di riunione. L'impianto di informazione pubblica deve consentire la trasmissione di messaggi dalla plancia e altre simili posizioni a bordo, come ritenuto necessario dall'Amministrazione.

5.3 L'impianto di informazione pubblica deve essere protetto contro l'uso non autorizzato e deve essere chiaramente udibile, sovrastando il rumore ambiente in tutti i locali prescritti dal paragrafo 5.2, e deve essere provvisto di una funzione di annullamento del comando locale comandata da una posizione in plancia o da altre simili posizioni a bordo, come ritenuto necessario dall'Amministrazione, in modo tale che tutti i messaggi di emergenza possano essere trasmessi nel caso in cui uno qualsiasi degli altoparlanti nei locali in questione sia stato spento, o ne sia stato abbassato il volume, o nel caso in cui l'impianto di informazione pubblica venga usato per altri scopi.

5.4 Sulle navi da passeggeri costruite il 1 luglio 1997 o dopo tale data:

.1 l'impianto di informazione pubblica deve avere almeno due circuiti che siano sufficientemente separati per tutta la loro lunghezza e devono avere due amplificatori separati ed indipendenti; e

.2 l'impianto di informazione pubblica e i suoi standard di prestazione devono essere approvati dall'Amministrazione, avuto riguardo alle raccomandazioni adottate dall'IMO [7] [8].

5.5 L'impianto di informazione pubblica deve essere collegato alla fonte di emergenza di energia elettrica.

5.6 Per le navi costruite prima del 1 luglio 1997 che siano già munite di un impianto di informazione pubblica approvato dall'Amministrazione che soddisfi sostanzialmente le prescrizioni di cui ai paragrafi 5.2, 5.3 e 5.5 non è richiesta la modifica di tale impianto.

Regola 24-1
Prescrizioni per le navi da passeggeri Ro/Ro

1 La presente Regola si applica a tutte le navi da passeggeri Ro/Ro. Le navi da passeggeri Ro/Ro costruite:

.1 il 1 luglio 1998 o dopo tale data devono soddisfare le prescrizioni dei paragrafi 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 e 5;

.2 il 1 luglio 1986 o dopo tale data, ma prima del 1 luglio 1998, devono soddisfare il paragrafo 5 entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1998, e i paragrafi 2.3, 2.4, 3 e 4 entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 2000; e

.3 prima del 1 luglio 1986 devono soddisfare il paragrafo 5 entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1998, e i paragrafi 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 e 4 entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 2000.

2 **Zattere di salvataggio**

2.1 Le zattere di salvataggio delle navi da passeggeri Ro/Ro devono essere servite da dispositivi di evacuazione marini che soddisfino la Regola 48.5 o da dispositivi di messa a mare che soddisfino la Regola 48.6, equamente distribuiti su ciascun lato della nave.

2.2 Tutte le zattere di salvataggio sulle navi da passeggeri Ro/Ro devono essere provviste di sistemazioni per il galleggiamento libero che soddisfino le prescrizioni della Regola 23.

2.3 Tutte le zattere di salvataggio sulle navi da passeggeri Ro/Ro devono essere di un tipo provvisto di rampa d'imbarco soddisfacente le prescrizioni della Regola 39.4.1 o della Regola 40.4.1, come appropriato.

2.4 Tutte le zattere di salvataggio sulle navi da passeggeri Ro/Ro devono essere automaticamente autoraddrizzanti oppure devono essere del tipo rovesciabile con tenda che siano stabili in mare e siano in grado di funzionare in modo sicuro quando galleggino con una qualsiasi delle due parti, inferiore o superiore, rivolta verso l'alto. In alternativa, la nave deve avere a bordo zattere di salvataggio automaticamente autoraddrizzanti o zattere di salvataggio rovesciabili con tenda, in aggiunta al suo numero normale di zattere di salvataggio, di capacità complessiva tale da portare almeno il 50% delle persone che non trovino posto nelle imbarcazioni di salvataggio. Tale capacità addizionale delle zattere di salvataggio deve essere determinata sulla base della differenza tra il numero totale delle persone a bordo e il numero delle persone che trovano posto nelle imbarcazioni di salvataggio. Ciascuna di queste zattere di salvataggio deve essere approvata dall'Amministrazione, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO [13].

3 **Battelli di emergenza veloci**

3.1 Almeno uno dei battelli di emergenza su una nave da passeggeri Ro/Ro deve essere un battello di emergenza veloce approvato dall'Amministrazione, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO [14].

---

[13] Si fa riferimento ai "Requirements for Automatically Self-Righting Liferafts and Canopied Reversible Liferafts", da emanare da parte dell'IMO.

[14] Si fa riferimento alle "Guidelines for Fast Rescue Boats" adottate dall'IMO con Risoluzione A.656(16) (Da rivedere e modificare tenendo conto delle raccomandazioni del "Nordic Group").

3.2 Tutti i battelli di emergenza veloci devono essere serviti da un idoneo dispositivo di messa a mare approvato dall'Amministrazione. Quando si approvano tali dispositivi di messa a mare, l'Amministrazione deve tener conto del fatto che si prevede di mettere a mare e di ricuperare il battello di emergenza veloce anche con severe condizioni meteorologiche avverse, e deve tener conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO [15].

3.3 Almeno due membri dell'equipaggio di ciascun battello di emergenza veloce devono essere addestrati ed esercitati regolarmente, tenendo conto del Codice per l'addestramento, la certificazione e il servizio di guardia dei marittimi (STCW Code) e delle raccomandazioni adottate dall'IMO, [16] compresi tutti gli aspetti del soccorso, del maneggio, della manovra e dell'esercizio di tali battelli nelle varie condizioni, nonchè del loro raddrizzamento dopo capovolgimento.

3.4 Nel caso in cui le sistemazioni o le dimensioni di una nave da passeggeri Ro/Ro, costruita prima del 1 luglio 1997, siano tali da impedire l'installazione del battello di emergenza veloce richiesto dal paragrafo 3.1, il battello di emergenza veloce può essere installato in luogo di una imbarcazione di salvataggio esistente che sia accettata come battello di emergenza o, nel caso di navi costruite prima del 1 luglio 1986, di imbarcazioni per impiego in emergenza, purchè siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

- .1 il battello di emergenza veloce installato sia servito da un dispositivo di messa a mare che soddisfi le prescrizioni del paragrafo 3.2;
- .2 la capacità del mezzo collettivo di salvataggio perduta con la sostituzione suddetta venga compensata dall'installazione di zattere di salvataggio in grado di portare almeno un numero di persone uguale a quello servito dall'imbarcazione di salvataggio sostituita; e
- 3. tali zattere di salvataggio siano servite dai dispositivi di messa a mare o sistemi di evacuazione marini esistenti.

4 Mezzi di soccorso

4.1 Tutte le navi da passeggeri Ro/Ro devono essere equipaggiate con mezzi efficaci a recuperare rapidamente i superstiti dall'acqua e a trasferire tali superstiti dalle unità di soccorso o mezzi collettivi di salvataggio alla nave.

4.2 I mezzi per trasferire i superstiti alla nave possono far parte di un dispositivo di evacuazione marino oppure far parte di un dispositivo progettato ai fini del soccorso.

4.3 Se lo scivolo di un dispositivo di evacuazione marino è previsto come mezzo per trasferire i sopravissuti sul ponte della nave, tale scivolo deve essere munito di sagole di appiglio o scalette per facilitare l'arrampicata sullo scivolo stesso.

5 Cinture di salvataggio

5.1 Nonostante le prescrizioni delle Regole 7.2 e 21.2, un sufficiente numero di cinture di salvataggio deve essere stivato in prossimità dei punti di riunione in modo che i passeggeri non debbano ritornare nelle cabine per prendere le loro cinture di salvataggio.

5.2 Sulle navi da passeggeri Ro/Ro ciascuna cintura di salvataggio deve essere munita di una luce che soddisfi le prescrizioni della Regola 32.3.

---

[15] Si fa riferimento alle raccomandazioni da adottare dell'IMO.

[16] Si fa riferimento alla "Recommendation on Training Requirements for Crews of Fast Rescue Boats", adottato dall'IMO con Risoluzione A.771(18) nonché alla sezione A-VI/2, tabella A-VI/2-2 "Specification of the Minimum Standard of Competence in Fast Rescue Boats" dell'STCW Code.

Regola 24-2
Informazioni sui passeggeri

1 Tutte le persone a bordo delle navi da passeggeri devono essere contate prima della partenza.

2 I particolari relativi alle persone che abbiano dichiarato di aver bisogno di particolare cura o assistenza nelle situazioni di emergenza devono essere registrati e comunicati al comandante prima della partenza.

3 Inoltre, entro il 1 gennaio 1999, devono essere registrati, ai fini della ricerca e del soccorso, il nome e il sesso di tutte le persone a bordo, distinguendo tra adulti, bambini e bambini in tenera età.

4 Le informazioni richieste ai paragrafi 1, 2 e 3 devono essere tenute a terra e rese prontamente disponibili ai servizi di ricerca e soccorso in caso di necessità.

5 Le Amministrazioni possono esentare le navi da passeggeri dalle prescrizioni del paragrafo 3 qualora i viaggi previsti per tali navi rendano praticamente impossibile la preparazione di tali registrazioni.

Regola 24-3
Aree di atterraggio elicotteri e di prelievo da parte degli elicotteri

1 Tutte le navi da passeggeri Ro/Ro devono essere munite di un'area di prelievo da parte degli elicotteri approvata dall'Amministrazione, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO [17].

2 Le navi da passeggeri Ro/Ro costruite prima del 1 luglio 1997 devono soddisfare le prescrizioni del paragrafo 1 entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

3 Le navi da passeggeri di lunghezza uguale o superiore a 130 m, costruite il 1 luglio 1999 o dopo tale data, devono essere provviste di un'area atterraggio elicotteri approvata dall'Amministrazione, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO [18].

Regola 24-4
Sistema di supporto decisionale per i comandanti delle navi da passeggeri

1 La presente Regola si applica a tutte le navi da passeggeri. Le navi da passeggeri costruite prima del 1 luglio 1997 devono soddisfare le prescrizioni della presente Regola entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1999.

2 Su tutte le navi da passeggeri deve essere provvisto in plancia un sistema di supporto decisionale per la gestione della nave in emergenza.

---

[17] Si fa riferimento al "Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)" adottato dall'IMO con Risoluzione A.229(VII), come emendato.

[18] Si fa riferimento alle raccomandazioni da emanare da parte dell'IMO.

3 Il sistema deve, come minimo, consistere di un piano (piani) di emergenza stampato(i) [19]. Nel piano (nei piani) di emergenza devono essere identificate tutte le situazioni di emergenza prevedibili, compresi i seguenti gruppi principali di emergenza (ma non soltanto questi):

.1 incendio;

.2 avaria alla nave;

.3 inquinamento;

.4 atti illegali che minaccino la sicurezza della nave e quella dei passeggeri e dell'equipaggio;

.5 incidenti al personale;

.6 incidenti relativi al carico; e

.7 assistenza di emergenza ad altre navi.

CAPITOLO IV
RADIOCOMUNICAZIONI

Regola 1 - Applicazione

25 Nel paragrafo 5, il testo del «paragrafo 4» è contenuto nei «paragrafi 4 e 7»

26 alla fine del paragrafo 5.1.2, insieme all'esistente data «1992», la frase»; tuttavia, alle navi da passeggeri, indipendentemente dalla loro grandezza, non deve essere concessa alcuna esenzione dalle prescrizioni della regola 3 del capitolo IV di quella Convenzione; è aggiunta.

27 Il seguente nuovo paragrafo 7 è aggiunto all'esistente paragrafo 6:

«7 Le navi da passeggeri costruite prima del 1 luglio 1997 devono soddisfare, come appropriato, le prescrizioni delle regole 6.4, 6.5, 6.6 e 7.5 entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

28 L'esistente paragrafo 7 è aggiunto all'esistente paragrafo 8.

Regola 6 - Installazioni radio

29 I seguenti nuovi paragrafi 4, 5 e 6 sono aggiunti all'esistente paragrafo 3:

4 Sulle navi da passeggeri deve essere installato nella posizione di comando un pannello di pericolo. Tale pannello deve contenere o un singolo bottone che, quando premuto, inizializzi un allarme di pericolo impiegando tutte le installazioni di radiocomunicazione prescritte a bordo a tal fine, oppure un bottone per ciascuna singola installazione. Il pannello deve indicare in modo chiaro e ben visibile ogniqualvolta un qualsiasi bottone o bottoni sia stato premuto (siano stati premuti). Devono essere previsti mezzi per impedire un'involontaria attivazione del bottone o dei bottoni. Se viene usato il satellite EPIRO come mezzo secondario di allarme di pericolo ed esso non viene attivato a distanza, deve essere accettabile avere un EPIRO addizionale installato in plancia vicino alla posizione di comando.

[19] Si fa riferimento all'"International Safety Management (ISM) Code", Capitolo 8 e alle "Guidelines for a Structure of an Integrated System of Contingency Planning for Shipboard Emergencies", emanate dall'IMO come circolare MSC/Circ.760.

5 Sulle navi da passeggeri devono essere fornite, in modo continuativo ed automatico, informazioni sulla posizione della nave a tutto il relativo equipaggiamento di radiocomunicazioni da includere nell'allarme di pericolo iniziale quando viene premuto (vengono premuti) il bottone o i bottoni sul pannello di pericolo.

6 Sulle navi da passeggeri deve essere installato un pannello di allarme di pericolo nella posizione di comando. Il pannello di allarme di pericolo deve fornire indicazione visiva e acustica di qualsiasi (qualsiasi) allarme o allarmi di pericolo ricevuto (ricevuti) a bordo e deve anche indicare attraverso quale servizio di radiocomunicazione siano stati ricevutigli allarmi di pericolo.»

Regola 7 - Apparecchiature radio: Criteri Generali

30 Il seguente nuovo paragrafo 5 è aggiunto insieme all'esistente paragrafo 4:

«5 Tutte le navi da passeggeri devono essere provviste di apparecchiature ricetrasmittenti per le radiocomunicazioni sul teatro di un avvenimento ai fini di ricerca e soccorso, impiegando le frequenze aeronautiche di 121,5 Mhz e 123,1 Mhz dalla posizione dalla quale la nave è normalmente comandata.»

Regola 16 - Personale radio

31 L'esistente paragrafo è rinumerato al paragrafo 1

32 Il seguente nuovo paragrafo 2 è aggiunto insieme al rinumerato paragrafo 1:

«2 Sulle navi da passeggeri almeno una persona qualificata secondo il paragrafo 1 deve essere assegnata esclusivamente all'esecuzione di compiti di radio-comunicazione nel caso di episodi di soccorso.»

CAPITOLO V
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Regola 10 - Segnali di pericolo. Obblighi e norme

33 L'esistente testo dei paragrafi da (a) a (d) sono rimpiazzate come di seguito:

«(a) Il comandante di una nave in navigazione che sia in grado di poter prestare assistenza, al ricevimento di un segnale da qualsiasi provenienza indicante che delle persone si trovano in pericolo in mare, è obbligato a portarsi a tutta velocità' ad assisterle, se possibile informando tali persone o il servizio di ricerca e soccorso di quanto la nave sta facendo. Se la nave che riceve l'allarme di pericolo non può' farlo, o, nelle circostanze speciali in cui si trova, giudica non ragionevole nè necessario andare in loro soccorso, il comandante deve riportare sul giornale di bordo le ragioni che lo hanno indotto a non recarsi a soccorrere le persone in pericolo, e, tenendo conto delle raccomandazioni dell'IMO, informare l'appropriato servizio di ricerca e soccorso in conformita'.

(b) Il comandante di una nave in pericolo o il servizio di ricerca e soccorso interessato, dopo aver consultato, per quanto possibile, i comandanti delle navi che hanno risposto all'allarme di pericolo, hanno diritto di requisire quella o quelle di dette navi che il comandante stesso della nave in pericolo o il servizio di ricerca e soccorso considerano più' idonee a portare aiuto, ed è obbligo del comandante o dei comandanti della nave o delle navi cosi requisite di sottostare alla requisizione continuando a recarsi a tutta velocità' in soccorso delle persone in pericolo.
(c) I comandanti delle navi restano liberati dall'obbligo imposto dal paragrafo (a) della presente Regola non appena vengano a conoscenza che le loro navi non sono state requisite eche sottostanno alla requisizione. Tale decisione deve, se possibile, essere comunicata alle altre navi requisite e al servizio di ricerca e soccorso.

(d) Icomandante di una nave resta liberato dall'obbligo imposto dal paragrafo (a) della presente Regola e, se la nave è stata requisita, dall'obbligo imposto dal paragrafo (b) della presente Regola, qualora venga informatodalle persone in pericolo, o dal servizio di ricerca e soccorso o dal comandante di un'altra nave che abbia raggiunto tali persone, che l'assistenza non è piu' necessaria.

Regola 10-1Discrezionalita' del comandante ai fini della sicurezza della navigazione

Il comandante non deve essere impedito dall'armatore, noleggiatore o qualsiasi altra persona dal prendere qualsiasi decisione che, secondo il giudizio professionale del comandante stesso, sia necessaria per la sicurezza della navigazione, particolarmente con tempo cattivo e mare grosso.

Regola 13 Equipaggio

35 Il seguente nuovo paragrafo (c)è aggiunto all'esistente paragrafo (b)

«(c) Su ogni nave da passeggeri alla quale si applichi il capitolo 1, al fine di assicurarsi efficaci prestazioni dell'equipaggio nelle questioni inerenti la sicurezza, deve essere stabilita e registrata nel giornale di bordo una lingua di lavoro. La societa' o il comandante, come appropriato, devono decidere l'appropriata lingua di lavoro. Deve essere richiesto ad ogni marittimo di comprendere e, ove appropriato, di dare ordini e istruzioni e di riferire in quella lingua. Se la lingua di lavoro non è una lingua ufficiale dello Stato la cui bandiera la nave è autorizzata a battere, tutti i piani e gli elenchi che è richiesto vengano esposti devono comprendere una traduzione nella lingua di lavoro.

Regola 15 - Ricerca e soccorso

36 Il seguente nuovo paragrafo (c) è aggiunto all'esistente patagrafo (b):

«(c) Le navi da passeggeri alle quali si applichi il Capitolo I, con servizio su rotte fisse, devono avere a bordo un piano per la collaborazione con gli appropriati servizi di ricerca e soccorso in caso di emergenza. Il piano deve essere sviluppato in collaborazione tra la nave e i servizi di ricerca e soccorso e deve essere approvato dall'Amministrazione. Il piano deve comprendere dispossizioni per esercitazioni periodiche da effettuare secondo accordi tra la nave passeggeri e i servizi di ricerca e soccorso interessati al fine di controllare l'efficacia del piano stesso.

37 La seguente nuova regola 23 è aggiunta all'esistente regola 22:

Regola 23
Limitazioni operative

(La presente regola si applica a tutte le navi da passeggeri alle quali si applichi il capitolo I)

1 Sulle navi da passeggeri costruite prima del 1 luglio 1997 le prescrizioni della presente regola devono applicarsi entro la data della prima visita periodica dopo il 1 luglio 1997.

2 Deve essere compilato, prima che la nave da passeggeri venga posta in esercizio, un elenco di tutte le limitazioni all'esercizio di una nave da passeggeri comprese le esenzioni da qualsiasi di queste regole, le restrizioni relative alle aree di esercizio, le restrizioni relative alle condizioni meteorologiche, le restrizioni relative allo stato del mare, le restrizioni sui carichi ammissibili, sull'assetto, sulla velocità e su qualsiasi altra limitazione imposta dall'Amministrazione o stabilita durante gli stadi di progetto o di costruzione. L'elenco, unitamente a tutte le spiegazioni necessarie, deve essere documentato su un modello accettabile dall'Amministrazione che deve essere tenuto a bordo a pronta disposizione del comandante. Tale elenco deve essere tenuto aggiornato. Se la lingua impiegata non è l'inglese o il francese, l'elenco deve essere previsto anche in una di queste due lingue. «

CAPITOLO VI:
TRASPORTO DI CARICHI

Regola 5 Stivaggio e fissaggio

38 Il seguente nuovo paragrafo 6 è aggiunto all'esistente paragrafo 5:

«6 Le unità di carico, compresi i veicoli e i contenitori, devono essere caricate, stivate e fissate per tutto il viaggio in accordo con il Manuale di stivaggio del carico approvato dall'Amministrazione. Nelle navi con locali da carico RO-RO, come definiti alla regola II-2/3.14,il fissaggio delle unità di carico, in accordo con il Manuale di stivaggio del carico, deve essere interamente completato prima che la nave lasci la banchina. Il Manuale di stivaggio del carico deve essere redatto secondo un modello almeno equivalente a quello della Guida emanata dall'IMO.

98A8508

DOMENICO CORTESANI, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

(1651479/1) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico:

— presso le Agenzie dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in ROMA: piazza G. Verdi, 10 e via Cavour, 102;

— presso le Librerie concessionarie indicate nelle pagine precedenti.

Le richieste per corrispondenza devono essere inviate all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Direzione Marketing e Commerciale - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 Roma, versando l'importo, maggiorato delle spese di spedizione, a mezzo del c/c postale n 387001. Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono con pagamento anticipato, presso le agenzie in Roma e presso le librerie concessionarie.

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO - 1998

Gli abbonamenti annuali hanno decorrenza dal 1° gennaio e termine al 31 dicembre 1998
i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno 1998 e dal 1° luglio al 31 dicembre 1998

PARTE PRIMA - SERIE GENERALE E SERIE SPECIALI

Ogni tipo di abbonamento comprende gli indici mensili

Tipo A - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari

- annuale	L.	484.000
- semestrale	L.	275.000

Tipo A1 - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi

- annuale	L.	396.000
- semestrale	L.	220.000

Tipo A2 - Abbonamento ai supplementi ordinari contenenti i provvedimenti non legislativi

- annuale	L.	110.000
- semestrale	L.	66.000

Tipo B - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte costituzionale:

- annuale	L.	102.000
- semestrale	L.	66.500

Tipo C - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti delle Comunità europee

- annuale	L.	260.000
- semestrale	L.	143.000

Tipo D - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata alle leggi ed ai regolamenti regionali

- annuale	L.	101.000
- semestrale	L.	65.000

Tipo E - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni

- annuale	L.	254.000
- semestrale	L.	138.000

Tipo F - *Completo* Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi e non legislativi ed ai fascicoli delle quattro serie speciali (ex tipo F)

- annuale	L.	1.045.000
- semestrale	L.	565.000

Tipo F1 - Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali (escluso il tipo A2)

- annuale	L.	935.000
- semestrale	L.	495.000

Integrando con la somma di **L. 150.000** *il versamento relativo al tipo di abbonamento della* Gazzetta Ufficiale - *parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice repertorio annuale cronologico per materie 1998.*

Prezzo di vendita di un fascicolo della *serie generale*	L.	1.500
Prezzo di vendita di un fascicolo delle *serie speciali I, II e III*, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Prezzo di vendita di un fascicolo della *IV serie speciale «Concorsi ed esami»*	L.	2.800
Prezzo di vendita di un fascicolo *indici mensili*, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Supplementi ordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Supplementi straordinari per la vendita a fascicoli, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500

Supplemento straordinario «Bollettino delle estrazioni»

Abbonamento annuale	L.	154.000
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500

Supplemento straordinario «Conto riassuntivo del Tesoro»

Abbonamento annuale	L.	100.000
Prezzo di vendita di un fascicolo	L.	8.000

Gazzetta Ufficiale su MICROFICHES - 1998
(Serie generale - Supplementi ordinari - Serie speciali)

Abbonamento annuo (52 spedizioni raccomandate settimanali)	L.	1.300.000
Vendita singola ogni microfiches contiene fino a 96 pagine di Gazzetta Ufficiale	L.	1.500
Contributo spese per imballaggio e spedizione raccomandata (da 1 a 10 microfiches)	L.	4.000

N.B. — Per l'estero i suddetti prezzi sono aumentati del 30%

PARTE SECONDA - INSERZIONI

Abbonamento annuale	L.	451.000
Abbonamento semestrale	L.	270.000
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.550

I prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, per l'estero, *nonché quelli di vendita dei fascicoli delle* annate arretrate, *compresi i supplementi ordinari e straordinari, sono* raddoppiati.

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 387001 intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. L'invio dei fascicoli disguidati, che devono essere richiesti entro 30 giorni dalla data di pubblicazione, è subordinato alla trasmissione dei dati riportati sulla relativa fascetta di abbonamento.

Per informazioni o prenotazioni rivolgersi all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA
abbonamenti ☎ (06) 85082149/85082221 - vendita pubblicazioni ☎ (06) 85082150/85082276 - inserzioni ☎ (06) 85082146/85082189